

**FAKTOR DALAM PERILAKU *SAFETY RIDING* YANG DAPAT  
MENGAKIBATKAN KECELAKAAN LALU LINTAS PADA  
PENGENDARA OJEK *ONLINE* SEBUAH KAJIAN LITERATUR**



**Disusun sebagai salah satu syarat menyelesaikan Program Studi Strata I pada  
Jurusan Kesehatan Masyarakat Fakultas Ilmu Kesehatan**

**Oleh :**

**CHANDRA PURNAMA AZIZ**

**J410160023**

**PROGRAM STUDI KESEHATAN MASYARAKAT  
FAKULTAS ILMU KESEHATAN  
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH SURAKARTA**

**2020**

**HALAMAN PERSETUJUAN**

**FAKTOR DALAM PERILAKU SAFETY RIDING YANG DAPAT  
MENGAKIBATKAN KECELAKAAN LALU LINTAS PADA  
PENGENDARA OJEK ONLINE SEBUAH KAJIAN LITERATUR**

**PUBLIKASI ILMIAH**

oleh :

**CHANDRA PURNAMA AZIZ**

**J410160023**

Telah diperiksa dan disetujui oleh:

Dosen  
Pembimbing

A handwritten signature in blue ink, appearing to be 'S. Darnoto'.

Sri Darnoto, SKM, MPH  
NIK. 1015


**HALAMAN PENGESAHAN**  
**FAKTOR DALAM PERILAKU *SAFETY RIDING* YANG DAPAT**  
**MENGAKIBATKAN KECELAKAAN LALU LINTAS PADA**  
**PENGENDARA OJEK *ONLINE* SEBUAH KAJIAN LITERATUR**

Oleh:

**CHANDRA PURNAMA AZIZ**  
**J410160023**


Telah dipertahankan di hadapan Tim Penguji  
Fakultas Ilmu Kesehatan Universitas Muhammadiyah Surakarta  
Pada tanggal 21 Agustus 2020 dan dinyatakan telah memenuhi syarat

Pembimbing

  
**Sri Darnoto, SKM, MPH**  
**NIK. 1015**

Penguji:

1. Sri Darnoto, SKM, MPH  
NIK. 1015
2. Dwi Astuti, SKM.,M.Kes  
NIK/NIP 756
2. Mitoriana Porusia, SKM.,M.Sc  
NIK/NIP 1772

  
(.....)  
  
(.....)  
  
(.....)

Mengetahui,  
Kaprodik Kesehatan Masyarakat

  
**Sri Darnoto, SKM, MPH**  
**NIK. 1015**

Mengetahui,  
Dekan Fakultas Ilmu Kesehatan  
Universitas Muhammadiyah Surakarta



  
**Dr. Mutalazimah, M.Kes**  
**NIK. 786**

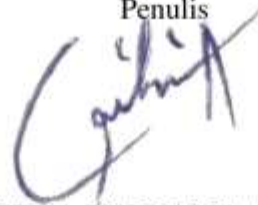
### **PERNYATAAN**

Dengan ini saya menyatakan bahwa dalam publikasi ilmiah ini tidak terdapat karya yang pernah diajukan untuk memperoleh gelar kesarjanaan di suatu perguruan tinggi dan sepanjang pengetahuan saya juga tidak terdapat karya atau pendapat yang pernah ditulis atau diterbitkan orang lain, kecuali secara tertulis diacu dalam naskah dan disebutkan dalam daftar pustaka.

Apabila kelak terbukti ada ketidakbenaran dalam pernyataan saya di atas, maka akan saya pertanggungjawabkan sepenuhnya.

Surakarta, 21 Agustus 2020

Penulis



**CHANDRA PURNAMA AZIZ**  
**J410160023**

# **FAKTOR DALAM PERILAKU *SAFETY RIDING* YANG DAPAT MENGAKIBATKAN KECELAKAAN LALU LINTAS PADA PENGENDARA OJEK *ONLINE* SEBUAH KAJIAN LITERATUR**

## **Abstrak**

Kejadian kecelakaan lalu lintas terjadi karena kesalahan desain jalan dan faktor manusia. Faktor yang paling berpengaruh adalah kesalahan manusia. Untuk menghindari terjadinya kecelakaan lalu lintas maka penting untuk menerapkan kebiasaan *safety riding*. *Safety riding* adalah cara berkendara dengan aman sesuai dengan peraturan lalu lintas. Tujuan dari kajian literatur ini untuk mengetahui faktor-faktor dalam perilaku *safety riding* yang dapat mengakibatkan kecelakaan lalu lintas pada pengendara ojek *online*. Faktor yang dapat mempengaruhi *safety riding* adalah pengetahuan, usia, masa mengemudi, kondisi kendaraan, kelengkapan berkendara. *Safety riding* penting dilakukan oleh pengendara ojek *online* karena merupakan pekerjaan yang selalu berada di jalan sehingga beresiko tinggi mengalami kecelakaan. Penelitian ini merupakan kajian literatur dengan metode mengulas khusus atau merangkum pustaka empiris atau teoritis untuk memberikan pemahaman yang lebih komprehensif tentang masalah keselamatan kerja, dengan tahap identifikasi masalah, pencarian literatur, pengolahan dan penyajian. Kriteria inklusi dalam kajian literatur ini berupa memiliki variabel penelitian sesuai dengan yang akan di review, metode penelitian menggunakan observasional dengan pendekatannya *Crossectional* atau kuantitatif dengan korelasi *Product Moment obsevasional* dan literatur penelitian berbahasa Indonesia atau berbahasa Inggris. Kriteria eklusi nya berupa literatur telah di publikasikan lebih dari 10 tahun (sebelum 2010) dan literatur penelitian tidak dapat diakses secara lengkap. Literatur dicari melalui database elektronik yaitu *google scholar*, *research gate*, *academiaedu*, dan *sciencedirect*. Didapat 5 literatur yang sesuai, dengan variabel *safety riding* dan kecelakaan lalu lintas pada pengendara ojek *online*. Kesimpulan dari kajian literatur ini yaitu *Safety riding* yang dapat berhubungan dengan kejadian kecelakaan berupa pengetahuan tentang *safety riding* (p-value 0,000), perilaku mengemudi (p-value 0,000), kondisi kendaraan (p-value 0,000) dan kelengkapan berkendara (p-value 0,000) dan perilaku berkendara aman (*Safety riding*) (p-value 0,005 dan 0,006).

**Kata Kunci:** *safety riding*, berkendara selamat, ojek *online*, kecelakaan lalu lintas.

## **Abstract**

Traffic accidents occur due to errors road design and human factors. The most influential factor is human error. To avoid traffic accidents, it is important to apply *safety riding* habits. *Safety riding* is a procedure for safe driving in accordance with

traffic regulations. The purpose of this literature review is factors in safety riding behavior that can lead to accidents for online motorcycle taxi riders. Factors that can affect safety riding are knowledge, age, driving period, vehicle condition, completeness equipment when driving. Safety riding is important to be done by online motorcycle taxi drivers because it is a job that is always on the road so there is a high risk of having an accident. Safety riding is important to be done by online motorcycle taxi riders because it is a job that is always on the road so there is a high risk of having an accident. This research is a literature review study. with a review method or summarize empirical or theoretical literature to provide a more comprehensive understanding of occupational safety problems, with the stages of problem identification, searching the literature, processing and presentation. The inclusion criteria in this literature review are in the form of research variables in accordance with those to be reviewed, the research method uses observational with a cross-sectional or quantitative approach with observational Product Moment correlation and research literature in Indonesian or English. The exclusion criteria are in the form of literature that has been published for more than 10 years (before 2010) and the research literature cannot be accessed completely. Literature are searched through electronic databases in google scholar, research gate, academiaedu, and sciencedirect. Obtained 5 articles that are suitable, with variables of safety riding and traffic accidents on online motorcycle taxi riders. The conclusion from this literature review is that the safety riding factor associated with accidents is a variable of knowledge about safety riding (p-value 0,000), riding behavior (p-value 0,000), vehicle condition (p-value 0,000) completeness of riding equipment (p-value. value 0,000) and safe riding behavior (p-value 0,005 and 0.006).

**Keyword:** safety riding, berkendara selamat, online motorcycle taxi, accident.

## **1. PENDAHULUAN**

Alat transportasi telah menjadi kebutuhan dasar masyarakat, oleh karena itu ketersediaan pelayanan jasa transportasi umum sangat dibutuhkan oleh masyarakat (Menhub, 2017). Tingkat kemacetan dan polusi udara yang tinggi mengakibatkan masyarakat enggan keluar rumah atau kantor, walaupun mereka harus aktif untuk memenuhi kebutuhan, seperti untuk makan, mengirim barang, atau membeli barang tertentu. Sehingga untuk dapat menunjang mobilitas masyarakat yang tinggi diperlukan moda transportasi yang efektif menghindari kemacetan (Azizah & Adawia, 2018). Hal ini mengakibatkan masyarakat mencari cara praktis untuk memenuhi kebutuhannya, salah satunya dengan menggunakan transportasi berbasis

*online*. Jasa transportasi berbasis *online* ini disebut juga dengan aplikasi *ridesharing* yang kemunculannya di Indonesia mulai marak pada tahun 2014. Pada awal kemunculannya dimulai oleh aplikasi Uber yang mengusung UberTaxi sebagai bisnis layanan transportasi berbasis aplikasi *online*. Kemudian diikuti dengan kemunculan Gojek dan Grab. Transportasi berbasis *online* dibagi menjadi dua bagian yaitu transportasi dengan motor dan mobil. Banyaknya pengguna transportasi *online* berdampak pada banyaknya kebutuhan mitra atau pengendara transportasi (*driver*) *online* pada masing-masing perusahaan. Berdasarkan dokumen elektronik yang didapat CNBC Indonesia, saat ini Gojek telah menangani 3 juta lebih order setiap hari. Pemesanan ini ditangani oleh lebih dari 2 juta driver (Franedya, 2019). Para driver yang aktif dijalanan sangat beresiko terpapar berbagai macam bahaya yang ada di jalan.

Bahaya yang ada dijalan yang ada selama bekerja di jalan berupa kendaraan lainnya, pejalan kaki, penumpang atau pembonceng, hewan, lubang di jalan, rusaknya badan jalan, dan sebagainya (Wijaya Kusuma, 2019). Bahaya tersebut dapat mengakibatkan kecelakaan lalu lintas.

Kecelakaan lalu lintas telah menjadi masalah global akibat pergeseran pola penyakit dari penyakit menular ke penyakit tidak menular. Berdasarkan data dari World Health Organization (WHO) jumlah kematian akibat kecelakaan lalu lintas di dunia terus meningkat mencapai 1,35 juta orang pertahun. Kecelakaan lalu lintas merupakan penyebab kematian diurutan kedelapan pada semua kelompok umur dan lebih banyak menyebabkan kematian daripada penyakit HIV, TB, dan diare. Negara berkembang memiliki risiko tiga kali lipat lebih besar dibandingkan dengan negara maju. Sedangkan Asia Tenggara merupakan tingkat regional terbesar kasus kecelakaan lalu lintas setelah Afrika (World Health Organization, 2018).

Indonesia sebagai negara yang masih berkembang memiliki risiko tinggi terjadinya kecelakaan lalu lintas khususnya bagi masyarakat berisiko yang setiap hari bekerja melewati atau bekerja dijalan. Berdasarkan penelitian yang telah dilakukan

oleh Setyawan pada tahun 2015 jumlah kecelakaan kerja di jalan lebih besar daripada kecelakaan di tempat kerja lainnya, salah satu kelompok yang tinggi risiko adalah pengendara ojek *online* yang sebagian besar waktu kerjanya dihabiskan di jalan. Berdasarkan data yang dilaporkan oleh menteri perhubungan 79% pengendara ojek *online* mengalami kecelakaan lalu lintas atau sejumlah 58.715 kasus pada tahun 2017 (Simamora, 28 Mei 2018).

Kejadian kecelakaan lalu lintas pada pengendara ojek *online* terjadi karena kesalahan desain jalan dan faktor manusia. Faktor yang paling berpengaruh adalah kesalahan manusia. Hal ini termasuk ketidaktahuan dan ketidakpedulian peraturan lalu lintas serta kondisi jalan, kurangnya keterampilan mengemudi, persepsi yang buruk, kegagalan untuk berespon dan menyesuaikan dengan kondisi jalan raya (EU-OSHA, 2010). Adapun faktor lain yang mempengaruhi terjadinya kecelakaan lalu lintas yaitu kurangnya manajemen lalu lintas, kontrol lalu lintas yang tidak memadai, dan kemacetan lalu lintas adalah faktor utama yang menyebabkan pengendara kendaraan berkendara secara agresif disertai kemarahan. Sebagian besar studi mengidentifikasi perilaku mengemudi dan sikap pengendara, termasuk kecepatan yang berlebihan dan terburu-buru, untuk menjadi faktor utama penyebab kecelakaan lalu lintas. (Ismeik, 2010).

Menghindari atau mengurangi risiko terjadinya kecelakaan lalu lintas dapat dilakukan dengan cara perilaku berkendara selamat atau *safety riding*. Tujuan dari *safety riding* adalah menghindari terjadinya kecelakaan lalu lintas dengan mementingkan dan mengutamakan keselamatan, baik bagi diri sendiri maupun bagi orang lain di dalam berkendara di jalan raya. Pengendara ojek *online* harus memperhatikan keamanan dan kenyamanan dalam berkendara, ruang lingkup tempat kerja pengendara ojek *online* juga memiliki lingkup yang luas bahkan di tempat-tempat yang sepi yang memungkinkan terjadinya kecelakaan atau tindak kriminal yang dilakukan di tempat-tempat tersebut (Bagyono, 2004).



## **2.METODE**

### **2.1 Jenis dan Rancangan Penelitian**

Jenis penelitian ini adalah kajian literatur, yaitu metode penelitian dengan cara mengulas khusus atau merangkum pustaka empiris atau teoritis untuk memberikan pemahaman yang lebih komprehensif tentang masalah keselamatan kerja. Tahap review ini meliputi identifikasi masalah, pencarian literatur, pengolahan dan penyajian.

### **2.2 Sumber Data**

Penelusuran artikel terkomputerisasi menggunakan database *google scholar*, *science direct*, *research gate*, *ProQuest* dan *PubMed*. Penelusuran literature dimulai pada tahun terbit 2010 sampai tahun 2020 untuk dilakukan review.

### **2.3 Kata Kunci**

Kata kunci yang digunakan dalam penelusuran artikel yaitu ojek *online*, *safety riding*, *online motorcycle taxi riders*, kecelakaan berkendara, kecelakaan lalu lintas, berkendara selamat, Uber, Gojek, dan Grab.

### **2.4 Kriteria Inklusi dan Eklusi**

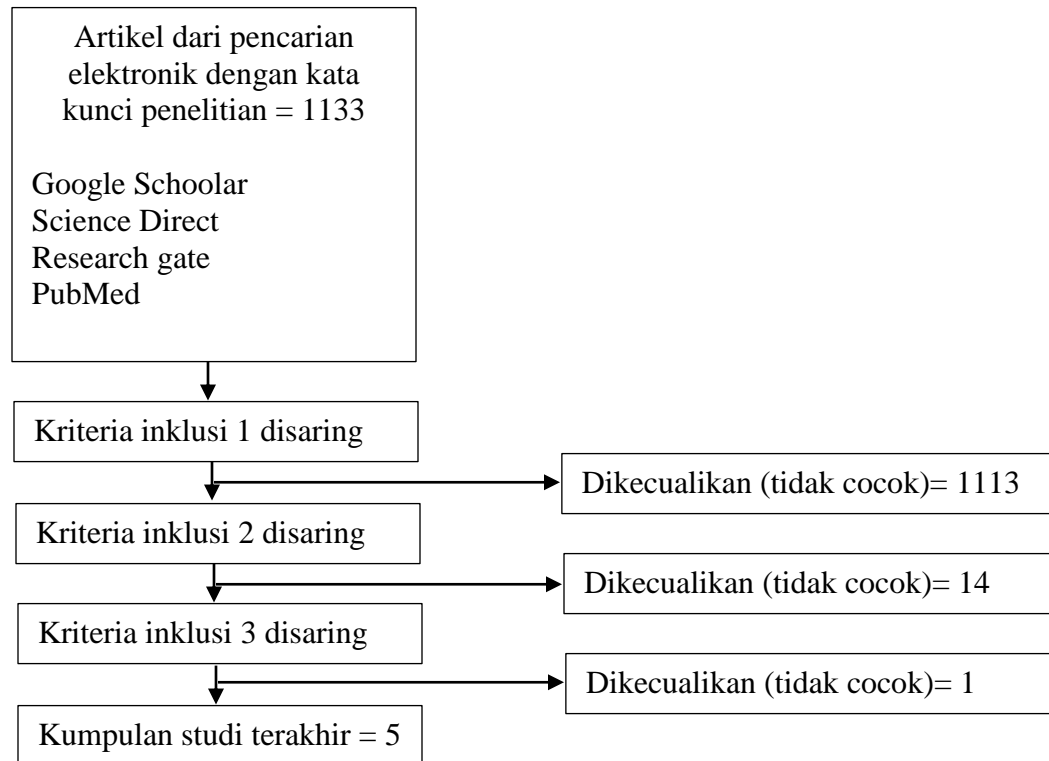
#### **2.4.1 Kriteria Inklusi**

- a. Memiliki variabel penelitian sesuai dengan yang akan di review (terdapat variabel *safety riding* dan atau kecelakaan lalu lintas pada pengendara ojek *online*)
- b. Metode penelitian menggunakan observasional dengan pendekatannya *Crossectional* atau kuantitatif dengan korelasi *Product Moment obsevasional*
- c. Artikel penelitian berbahasa Indonesia atau berbahasa Inggris

#### **2.4.2 Kriteria Eklusi**

- a. Artikel telah di publikasikan lebih dari 10 tahun (sebelum 2010)
- b. Artikel penelitian tidak dapat diakses secara lengkap

### Alur Review Jurnal



Gambar 1. Alur Pemilihan Literatur

## 3.HASIL DAN PEMBAHASAN

### 3.1 Hasil

Hasil pencarian artikel dengan kata kunci ojek *online*, *safety riding*, *online motorcycle taxi drivers*, Uber, Gojek, dan Grab sejumlah 1133 jurnal, lalu di telaah dan dikaji artikel yang berkaitan dengan pengendara ojek *online*. Hasil kajian artikel diperoleh 5 artikel yang dianalisis lebih lanjut tentang faktor yang berhubungan dengan *safety riding* pada pengendara ojek *online* yang dapat mengakibatkan kecelakaan lalu lintas. Pengkajian artikel dilihat dari dua aspek yaitu karakteristik responden dan faktor yang berhubungan dengan *safety riding*.

#### 3.1.1 Karakteristik Responden

Karakteristik responden yang di cantumkan pada literatur dianalisis meliputi jenis kelamin, usia, dan pendidikan. Penjelasan dapat dilihat pada tabel 1.

Tabel 1. Hasil Analisis Karakteristik Responden

<b>Karakteristik Demografi</b>	<b>Penulis</b>				
	Jasmen Manurung (2019)	Raihanatu Binqalbi Ruzain (2018)	Bryanza Amak (2020)	Felly Aprilia Kairupan (2019)	Yelvina Tanriono (2019)
<b>Jenis Kelamin</b>					
Laki-laki	Tidak ditulis	96 orang	Tidak ditulis	Tidak ditulis	100 orang
Perempuan	Tidak ditulis	4 orang	Tidak ditulis	Tidak ditulis	0 orang
<b>Usia</b>					
			16-20 tahun = -		17-25 tahun = 10 orang
			21-25 tahun = 6 orang		26-35 tahun = 23 orang
	<30 tahun = 34 orang	17-21 tahun = 33 orang	26-30 tahun = 48 orang	Tidak ditulis	36-45 tahun = 28 orang
	>30 tahun = 66 orang	21-40 tahun = 67 orang	31-35 tahun = -		45-55 tahun = 26 orang
			36-40 tahun = 6 orang		55-65 tahun = 13 orang
		SD = 22 orang	SD = 4 orang		SD = 15 orang
		SMP = 11 orang	SMP = 3 orang		SMP = 22 orang
<b>Pendidikan Terakhir</b>	Tidak ditulis	SMA = 27 orang	SMA = 75 orang	Tidak ditulis	SMA = 60 orang
		D3 = 4 orang	Perguruan tinggi = 18 orang		Perguruan tinggi = 3 orang
		S1 = 36 orang			
<b>Lokasi Penelitian</b>	Medan	Pekanbaru	Manado	Manado	Bitung

Sumber: Data Sekunder Terolah, 2020

Tabel 1 menunjukkan dari lima artikel diatas, hanya dua artikel yang menuliskan jenis kelamin responden secara lengkap yaitu artikel dari penulis Raihanatu (2018)

dan artikel penulis Yelvina (2019). Dalam pengkategorian usia tidak ada artikel yang mempunyai persamaan pengkategorian. Hal ini diakibatkan dari pemilihan acuan pengkategorian usia yang digunakan masing-masing penulis berbeda. Berdasarkan kategori pendidikan terakhir, ada dua artikel yang mempunyai persamaan dalam pengkategorian pendidikan yaitu artikel dari penulis Bryanza (2020) yang membagi dari kategori tingkatan SD, SMP, SMA, dan perguruan tinggi dan artikel dari penulis Yelvina (2019), tetapi pada artikel dari penulis Raihanatu (2018) memiliki pengkategorian pendidikan yang lebih lengkap karena kategori perguruan tinggi dibagi menjadi kategori D3 dan S1.

### 3.1.2 Hubungan perilaku *safety riding* dan factor lain yang dapat mengakibatkan kecelakaan lalu lintas pada pengendara ojek *online*

Berikut ini hasil analisis literatur mengenai hubungan perilaku *safety riding* dan faktor lain yang dapat mengakibatkan kecelakaan lalu lintas pada pengendara ojek *online*, yaitu:

Tabel 2. Analisis Metodologi Penelitian

Penulis pertama, tahun	Populasi	Sampel dan Teknik sampling	Cara penelitian dan Instrumen penelitian	Variabel Bebas	Variabel terikat	Hasil
Jasmen Manurung, 2019	100 pengendara ojek <i>online</i>	100 pengendara ojek <i>online</i> , <i>accidental Sampling</i>	Kuesioner	Pengetahuan, Usia, Masa berkendara, Kondisi kendaraan, Kelengkapan berkendara	Perilaku <i>safety riding</i>	Tidak ada hubungan antara pengetahuan dengan perilaku <i>safety riding</i> (p-value 0,420). Ada hubungan antara usia (p-value 0,000), masa berkendara (p-value 0,000), kondisi kendaraan (p-value 0,000), dan kelengkapan berkendara (p-value 0,000) dengan Perilaku <i>safety riding</i>

Raihanatu Binqalbi Ruzain, 2018	100 pengendara ojek <i>online</i>	100 pengendara ojek <i>online</i> , tidak ditulis	Kuesioner	Pengetahuan <i>safety riding</i>	Kejadian kecelakaan	Ada hubungan antara pengetahuan <i>safety riding</i> dengan kejadian kecelakaan (p-value 0,000)
Bryanza Amak, 2020	80 pengendara ojek <i>online</i> yang tergabung dalam komunitas	80 pengendara ojek <i>online</i> , <i>total sampling</i>	Wawancara dan kuesioner	Perilaku <i>safety riding</i> ,	Kejadian kecelakaan	Tidak ada hubungan antara perilaku <i>safety riding</i> dengan kejadian kecelakaan (p-value 0,478)
Felly Aprilia Kairupan, 2019	210 pengendara ojek <i>online</i> dan ojek pangkalan	210 pengendara ojek <i>online</i> dan ojek pangkalan, <i>total sampling</i>	Wawancara dan kuesioner	<i>Unsafe action</i> (perilaku <i>safety riding</i> ), <i>Unsafe condition</i> (lingkungan tidak aman)	Kejadian kecelakaan	Ada hubungan antara pengetahuan <i>safety riding</i> dengan kejadian kecelakaan (p-value 0,006) Ada hubungan antara pengetahuan <i>unsafe condition</i> dengan kejadian kecelakaan (p-value 0,022)
Yelvina Tanriono, 2019	100 pengendara ojek <i>online</i> dan ojek pangkalan	29 pengendara ojek <i>online</i> dan 71 pengendara ojek pangkalan, tidak ditulis	Wawancara dan kuesioner	Kelelahan kerja, Kualitas tidur, Perilaku pengendara ( <i>safety riding</i> ), Status gizi	Kejadian kecelakaan	Ada hubungan antara pengetahuan kelelahan kerja (p-value 0,001), kualitas tidur (p-value 0,002), perilaku pengendara (p-value 0,005) dengan kejadian kecelakaan Tidak ada hubungan antara perilaku status gizi dengan kejadian kecelakaan (p-value 0,861)

---

Sumber: Data Sekunder Terolah, 2020

Tabel 2 menunjukan dari kelima artikel yang telah dianalisis, didapatkan persamaan jumlah sampel sebanyak 100 pengendara ojek *online* yaitu pada artikel dari penulis Jasmen (2019) dan Raihanatu (2018). Dalam penggunaan teknik sampelnya terdapat persamaan penggunaan *total sampling* pada artikel dari pennis

Bryanza (2020) dan Felly (2019), dan terdapat artikel penelitian yang tidak ditulis cara pengambilan sampelnya Raihanatu (2018) dan Yelvina (2019). Kelima artikel sampel penelitiannya pengendara ojek *online* dengan ada tambahan ojek pangkalan sebagai sampel penelitian pada artikel dari penulis Felly (2019) dan Yelvina (2019). Berdasarkan variabel bebas yang diteliti paling banyak terdapat pada artikel dari penulis Jasmen (2019) dengan 5 variabel yang diteliti berupa pengetahuan, usia, masa berkendara, kondisi kendaraan, kelengkapan berkendara. Berdasarkan variabel terikat yang diteliti empat diantaranya yaitu berupa kejadian kecelakaan lalu lintas pada pengendara ojek *online*, hanya satu artikel yang berbeda dalam variabel terikat yang ditelitinya yaitu artikel dari penulis Jasmen (2019) dengan variabel terikatnya berupa perilaku *safety riding*.

### **3.2 Pembahasan**

Dari lima artikel yang telah diteliti empat artikel memiliki variabel terikat yang sama yaitu kejadian kecelakaan dan disetiap artikel penelitian tersebut terdapat variabel bebas yang sama yaitu berupa *safety riding* yang dikemas dalam kalimat yang berbeda. Sedangkan pada satu artikel penelitian yang lain (Manurung et al., 2019) *safety riding* merupakan variabel terikat dan variabel bebasnya terdapat beberapa faktor (Pengetahuan, usia, masa berkendara, kondisi kendaraan, kelengkapan berkendara), selain itu ada beberapa artikel yang menambahkan variabel yang berhubungan dengan kecelakaan kerja. Maka dari itu kajian literatur ini akan membagi menjadi 3 kategori yaitu faktor-faktor yang berhubungan dengan *safety riding*, hubungan *safety riding* dengan kejadian kecelakaan lalu lintas pada pengendara ojek *online* dan faktor lain yang berhubungan dengan kecelakaan lalu lintas pada pengendara ojek *online*.

#### **3.2.1 Faktor-faktor yang berhubungan dengan *safety riding***

Dalam penelitian yang Jasmen Manurung (2019) dilakukan terdapat variabel yang diukur berkaitan dengan perilaku *safety riding* pada pengendara ojek *online*. Dalam variabel pengetahuan, variabel ini mengukur pengetahuan tentang pengetahuan

keselamatan dan kesehatan berkendara yang hasil akhirnya dikategorikan pada pengetahuan yang baik dan kurang baik. Pada penelitian tersebut didapat 23,0% pengendara yang memiliki pengetahuan yang baik tentang perilaku *safety riding* namun perilaku mengemudinya tetap tidak aman. Hasil uji statistik di dapatkan p-value 0,420 ( $p > 0,05$ ) maka dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan yang signifikan antara pengetahuan dengan perilaku *safety riding* pada pengendara ojek *online*.

Variabel selanjutnya yang diukur adalah usia pengendara ojek *online* yang dikategorikan menjadi usia muda  $<30$  tahun dan usia tua  $>30$  tahun, Didapat hasil bahwa tidak ada pengendara berusia muda yang memiliki perilaku *safety riding*, hasil uji statistik di dapatkan p-value 0,000 ( $p < 0,05$ ) maka dapat disimpulkan bahwa ada hubungan antara usia dengan perilaku *safety riding* pada pengendara ojek *online*.

Pada variabel masa berkendara dikategorikan menjadi masa berkendara baru  $<6$  tahun dan masa berkendara lama  $>6$  tahun. Didapat hasil bahwa sebagian besar pengendara baru memiliki perilaku *safety riding* kategori unsafety, hasil uji statistik didapatkan p-value 0,000 ( $p < 0,05$ ) maka dapat disimpulkan bahwa ada hubungan antara masa berkendara dengan perilaku *safety riding* pada pengendara ojek *online*.

Pada variabel kondisi kendaraan yang dimaksud dari kelengkapan kendaraan yaitu spion, alat kendali, ban, lampu, oli dan rantai yang dikategorikan menjadi lengkap dan kurang lengkap. Hasil penelitian menunjukkan pengendara dengan kondisi kendaraan yang kurang lengkap cenderung memiliki perilaku berkendara yang *unsafe*, hasil uji statistik di dapatkan p-value 0,000 ( $p < 0,05$ ) maka dapat disimpulkan bahwa ada hubungan antara kondisi kendaraan dengan perilaku *safety riding* pada pengendara ojek *online*.

Variabel terakhir yang di teliti yaitu kelengkapan berkendara yang dimaksud dari kelengkapan berkendara yaitu memakai APD dan membawa surat-surat berkendara. Variabel ini dikategorikan menjadi lengkap dan kurang lengkap. Hasil penelitian menunjukkan tidak ada pengendara yang memiliki kelengkapan berkendara

yang berperilaku *safety* dalam berkendara. Sebanyak 62% pengendara yang memiliki kelengkapan berkendara yang lengkap memiliki perilaku yang *safety* dalam berkendara, hasil uji statistik menunjukkan  $p\text{-value } 0,000$  ( $p < 0,05$ ) maka dapat disimpulkan bahwa ada hubungan antara kelengkapan berkendara dengan perilaku *safety riding* pada pengendara ojek *online*.

### **3.2.2 Hubungan *safety riding* dengan kejadian kecelakaan lalu lintas**

Pada variabel pengetahuan dan pengaplikasian *safety riding* yang di teliti oleh Raihanatu (2018) didefinisikan sebagai pengetahuan berkendara sesuai dengan peraturan lalu lintas dengan memperhatikan keselamatan bagi pengendara, penumpang dan pengguna jalan raya lainnya. *Safety riding* pada penelitian ini di kategorikan dalam kategori sangat baik, baik, cukup baik, tidak baik dan sangat tidak baik. Hasil uji statistik  $p\text{-value } 0.000$  ( $p < 0.05$ ), sehingga terdapat hubungan yang signifikan antara variabel *safety riding* dengan kecelakaan pengendara ojek *online*. Hal ini berkaitan dengan hasil penelitian Jasmen Manurung (2019) yang didapat hasil bahwa tidak ada hubungan pengetahuan tentang *safety riding* dengan perilaku *safety riding* pada pengendara ojek *online*. Yang berarti pengetahuan *safety riding* yang buruk belum tentu menjadi akibat dari kecelakaan pengendara ojek *online*.

Penelitian lain Bryanza (2020), Felly (2019), dan Yelvina (2019) dengan variabel perilaku *safety riding* yang berhubungan dengan kecelakaan dibagi menjadi menjadi dua kelompok yaitu perilaku baik dan kurang baik atau perilaku aman dan tidak aman, didapatkan hasil pada penelitian Bryanza (2020) sebanyak 53 responden dengan persentase 66,3% dalam katagori baik sedangkan 27 responden dengan persentase 33,8% dalam katagori yang kurang baik dalam mengemudi. Dalam penelitian ini sebagian responden pernah mengalami kejadian kecelakaan lalu lintas (ya) dengan persentase (50%), hasil uji statistik  $p\text{-value } 0,478$  ( $p > 0,05$ ), sehingga dapat disimpulkan tidak terdapat hubungan perilaku *safety riding* dengan kejadian kecelakaan lalulintas pada pengendara ojek *online*. Hasil penelitian tersebut berbeda dengan hasil penelitian Felly (2019) dan Yelvina (2019) yang menyatakan bahwa



terdapat hubungan perilaku *safety riding* dengan kecelakaan lalu lintas pada pengendara ojek *online*.

Penelitian Felly (2019) didapat hasil perilaku *safety riding* menunjukkan bahwa dalam kategori aman sebanyak 118 responden dengan persentase (56,2%) dan kategori tidak aman sebanyak 92 responden dengan persentase (43,8%). Dalam penelitian ini sebagian responden yang pernah mengalami kecelakaan lalu lintas sebanyak 76 responden dengan persentase (36,2%), hasil uji statistik p-value 0.006 ( $p < 0,05$ ) sehingga dapat disimpulkan terdapat hubungan antara perilaku *safety riding* (tindakan tidak aman) dengan kecelakaan lalu lintas pada pengendara ojek *online* dan ojek pangkalan. Pada penelitian Yelvina (2019) didapat hasil perilaku *safety riding* menunjukkan bahwa dalam kategori aman sebanyak 48 responden dengan persentase (48%) dan pada kategori tidak aman sebanyak 52 responden dengan persentase (52%). Dalam penelitian ini sebagian responden yang pernah mengalami kecelakaan lalu lintas sebanyak 64 responden dengan persentase (64%), hasil uji statistik p-value 0.005 ( $p < 0,05$ ) sehingga dapat disimpulkan terdapat hubungan antara perilaku *safety riding* dengan kecelakaan lalu lintas pada pengendara ojek *online*.

### **3.2.3 Faktor lain yang berhubungan dengan kecelakaan lalu lintas pada pengendara ojek *online***

Selain perilaku *safety riding* ada juga variabel yang dapat berhubungan dengan kecelakaan lalu lintas pada pengendara ojek *online*, seperti yang diteliti oleh Felly (2019) yaitu *unsafe condition* atau kondisi tidak aman, *unsafe condition* terjadi karena mesin atau peralatan yang tidak sesuai, lingkungan kerja yang buruk, tidak tersedia fasilitas yang memadai sehingga terjadi kondisi yang tidak aman (Tarwaka, 2017). Didapatkan hasil pada *unsafe condition* yang mengalami kecelakaan sebanyak 32 orang dengan persentase (28,8%), dan yang menjawab kategori tidak aman yang mengalami kecelakaan kerja sebanyak 44 responden dengan persentase (44,4%). Hasil uji statistik p-value 0.022 ( $p < 0,05$ ) maka dapat disimpulkan bahwa terdapat

hubungan antara *unsafe condition* (kondisi/situasi tidak aman) yang terjadi saat bekerja dengan kecelakaan lalu lintas pada pengendara ojek *online*.

Penelitian Yelvina (2019) variabel lain yang di teliti yang mungkin berhubungan dengan kecelakaan pada pengendara ojek *online* adalah kelelahan kerja, kualitas tidur, dan status gizi. Pada variabel kelelahan kerja dibagi menjadi dua kategori yaitu kelelahan tinggi dengan jumlah 18 responden dengan persentase (18%) dan kelelahan sangat tinggi dengan jumlah 82 responden dengan persentase (82%), hasil uji statistik p-value 0,001 ( $p < 0,05$ ) maka dapat disimpulkan bahwa terdapat hubungan antara kelelahan kerja dengan kecelakaan lalu lintas pada pengendara ojek. Variabel kualitas tidur dibagi menjadi dua kategori yaitu baik dengan jumlah 33 responden dengan persentase (33%) dan kategori buruk dengan jumlah 67 responden dengan persentase (67%), hasil uji statistik p-value 0,002 ( $p < 0,05$ ) maka dapat disimpulkan bahwa terdapat hubungan antara kualitas tidur dengan kecelakaan lalu lintas pada pengendara ojek. Pada variabel status gizi dibagi menjadi dua kategori yaitu normal dengan jumlah 91 responden dengan persentase (91%) dan kategori gemuk dengan jumlah 9 responden dengan persentase (9%), hasil uji statistik p-value 0,861 ( $p > 0,05$ ) maka dapat disimpulkan bahwa tidak terdapat hubungan antara status gizi dengan kecelakaan lalu lintas pada pengendara ojek.

Setelah di kaji variabel *safety riding* berhubungan dengan kejadian kecelakaan pada pengendara ojek *online* faktor-faktor yang mempengaruhinya berupa masa berkendara, kondisi kendaraan, kelengkapan berkendara dan perilaku berkendara. Sedangkan variabel lain yang berhubungan dengan kejadian kecelakaan pada pengendara ojek *online* berupa lingkungan tidak aman, kelelahan kerja, dan kualitas tidur. Menurut penulis literatur yang lebih baik yang digunakan dalam kajian literatur ini yaitu literatur yang jumlah sampelnya banyak (Kairupan et al., 2019) karena lebih dapat mewakili keadaan secara umum dari pengendara ojek *online*. Sedangkan metode penelitian literatur yang lebih baik menurut penulis yaitu yang menggunakan metode kuantitatif dengan korelasi *Product Moment Obsevasional* (Ruzain et al.,

2020) karena membandingkan hasil kuesioner tentang safety riding dengan kuesioner tentang kecelakaan yang pernah dialami dan faktor-faktor yang berkaitan dengan kecelakaan.

P-value merupakan hal penting dalam kajian literatur ini karena p-value merupakan penentu variabel tersebut berhubungan atau tidak dan untuk mengetahui signifikansi kekuatan dari hubungan tersebut. Jika diurutkan dari yang paling kuat hubungannya didapat: masa berkendara (p-value 0,000), kondisi kendaraan (p-value 0,000), kelengkapan berkendara (p-value 0,000), pengetahuan safety riding (p-value 0,000), kelelahan kerja (p-value 0,001), kualitas tidur (p-value 0,002), perilaku pengendara (*Safety riding*) (p-value 0,005 dan 0,006) dan lingkungan tidak aman (p-value 0,022).

#### **4.PENUTUP**

Kesimpulan dari kajian literatur ini adalah 3 penelitian yang menyatakan bahwa terdapat hubungan antara *safety riding* dengan kecelakaan lalu lintas pada pengendara ojek *online*, sedangkan 1 penelitian menyatakan tidak ada hubungan antara *safety riding* dengan kecelakaan lalu lintas pada pengendara ojek *online*. *Safety riding* yang dapat berhubungan dengan kejadian kecelakaan berupa pengetahuan tentang *safety riding* (p-value 0,000), perilaku mengemudi (p-value 0,000), kondisi kendaraan (p-value 0,000) dan kelengkapan berkendara (p-value 0,000) dan perilaku berkendara aman (*Safety riding*) (p-value 0,005 dan 0,006). Saran yang dapat penulis berikan bagi penelitian selanjutnya adalah menggunakan sampel yang lebih banyak agar mendapat hasil yang lebih baik sehingga dapat mewakili populasi secara umum dari pengendara ojek *online* dan menggunakan jenis penelitian metode kuantitatif dengan korelasi *Product Moment Obsevasional* yang menganalisis hasil tidak hanya perbandingan dari 2 jenis kuesioner melainkan membandingkan juga dengan data sebenarnya yang ada berupa catatan kecelakaan dari polisi atau satlantas dari para responden yang ikut dalam penelitian tersebut

## **PERSANTUNAN**

Kami berterima kasih kepada ALLAH SWT yang telah memberikan rahmat dan hidayatnya sehingga penulis dapat menyelesaikan kajian literatur ini. Orang tua atas doa, bimbingan, serta kasih sayang yang selalu tercurah selama ini. Bapak Sri Darnoto, SKM., MPH selaku Ketua Program Studi Kesehatan Masyarakat Fakultas Ilmu Kesehatan Universitas Muhammadiyah Surakarta dan selaku Pembimbing yang selalu memberikan bimbingan, pengarahan, masukan, dan motivasi kepada penulis selama penulisan kajian literatur ini. Keluarga besar Universitas Muhammadiyah Surakarta, khususnya teman-teman seperjuangan kami di Program Studi Kesehatan Masyarakat, atas semua dukungan, semangat, serta kerja samanya.

## **DAFTAR PUSTAKA**

- Azizah, A., & Adawia, P. R. (2018). Analisis Perkembangan Industri Transportasi Online Di Era Inovasi Disruptif (Studi Kasus PT Gojek Indonesia). *Cakrawala - Jurnal Humaniora*. <https://doi.org/10.31294/JC.V18I2.4117>
- Bagyono. (2004). Mengikuti Prosedur Kesehatan, Keselamatan dan Keamanan di Tempat Kerja. In *Yogyakarta: Pesona Wisata Klaten*.
- Bryanza, A., Nancy, S. H. M., & Paul, A. T. K. (2020). Hubungan Perilaku Safety Riding Pengendara Ojek Online Dengan Kejadian Kecelakaan Lalulintas Di Kota Manado Bryanza. *Jurnal of Public Health and Community Medicine*.
- Franedy, R. (2019). Fakta-fakta yang Orang Tidak Tahu Soal Gojek, 2 Juta Driver? In *CNBC Indonesia*.
- EU-OSHA (2010). A review of accidents and injuries to road transport drivers, European. In *European: EU-OSHA*
- Ismeik M., Jew B., and Nithal A. (2010), Development of driver behavior accident prediction model. *International Journal of Natural & Engineering Science*.
- Kairupan, F. A., Doda, D. V., & Kairupan, B. H. R. (2019). HUBUNGAN ANTARA

UNSAFE ACTION DAN UNSAFE CONDITION DENGAN  
KECELAKAAN KERJA PADA PENGENDARA OJEK ONLINE DAN  
OJEK PANGKALAN DI KOTA MANADO. *Jurnal KESMAS*.

- Kusuma. W. (2019). Resiko Dan Potensi Bahaya Saat Berkendara Sepeda Motor.  
<https://ordtraining.com>
- Manurung, J., Sitorus, M. E., & Rinaldi. (2019). Faktor yang Berhubungan dengan  
Perilaku Safety Riding Pengemudi Ojek Online (GoJek) di Kota Medan  
Sumatera Utara. *Jurnal STIKes Sitihajar*.
- Menhub. (2017). Transportasi Sudah Menjadi Kebutuhan Dasar Masyarakat.  
<http://dephub.go.id>
- Pratama. R. Y. A. (2019). Analisis Faktor Risiko Kejadian Kecelakaan Pada  
Pengendara Ojek *Online* Mitra Pt.X Di Kota Semarang.
- Ruzain, R. B., Herawati, Y., & Christofa, D. (2020). HUBUNGAN  
PENGETAHUAN BERKENDARA SELAMAT DENGAN  
KECELAKAAN PENGEMUDI TRANSPORTASI RODA DUA  
BERBASIS ONLINE DI KOTA PEKANBARU. *JURNAL ISLAMIKA*.  
<https://doi.org/10.37859/jsi.v3i1.1706>
- Simamora, M. (2018). Menhub Minta DPR Setujui Regulasi Aturan Ojek.  
<https://kumparan.com>
- Tanriono, Y., Doda, D. V., & Manampiring, A. E. (2019). Hubungan Kelelahan  
Kerja, Kualitas Tidur, Perilaku Pengemudi, dan Status Gizi dengan  
Kecelakaan Kerja pada Pengemudi Ojek di Kota Bitung. *Jurnal KESMAS*.
- Tarwaka. (2015). Keselamatan dan Kesehatan Kerja Manajemen dan Implikasi K3 di  
Tempat Kerja. In *Surakarta: Harapan Press*. [https://doi.org/10.1007/978-1-4684-0104-2\\_6](https://doi.org/10.1007/978-1-4684-0104-2_6)
- World Health Organization. (2018). Global status report on road safety 2018 (2018).  
In *Geneva (Switzerland): WHO*.